

# 安全 への取り組み

## 安全報告書

安全への取り組みの報告内容は、鉄道事業法で公表が義務付けられている「安全報告書」を兼ねています。

安心して鉄道をご利用いただくために、当社では安全輸送の完遂を経営の基底とし、さまざまな取り組みを行っています。

安全統括管理者のもと、安全管理の体制を整備し、教育・訓練・技術継承など従業員を対象とした取り組みや、安全を確保するための鉄道施設や車両の整備などを日々行っています。



## 安全統括管理者ごあいさつ

昨年度を振り返りますと、9月に発生した台風18号の影響により、運用開始後初めての大雨特別警報が発表され、大津線においては河川の氾濫水で御陵トンネル内が冠水したり、各所で軌道内に土砂が流入するなどした結果、14日間にわたっての運休を余儀なくされ、ご利用者の皆さまに多大なご不便をおかけする事態となりました。

あらためて自然災害の脅威を思い知らされたとともに、減災への備えの重要性を再認識した次第であります。

一方運転事故関係では、5月には浜大津駅で運転士が信号冒進をした上、分岐器を破損し、また11月には運転士が列車運転中にスマートフォンを操作するという、お客さまの生命をお預かりする者として決してあってはならない不祥事を発生させてしまいました。その結果、昨年度下期に続き、連続無事故記録を継続させる事ができないという事態を招いてしまいました。

鉄道は経験工学だと言われるように、失敗を真摯に受け止め猛省する事はもちろん、それらの事象から得られた教訓をさらなる安全追求への糧にしていく事が最も重要だと考えています。その方策の一つとして、過去に発生した事故やエラーを継続的に振り返り、対策が現在も有効に機能し形骸化していないかなどを検証する「重大事故等の再発防止策の再確認」についての取り組みを本年から始めています。

当社の安全基本方針にも掲げておりますとおり、安全最優先の原則とは何か、そのために社員一人ひとりがなすべき事は何かを今一度再認識し、安全で安心してご乗車いただける京阪電車の実現への決意を新たに、全社一丸となって全力で取り組んでまいります。



安全統括管理者  
取締役常務執行役員  
下條 弘

## 安全基本方針と安全管理体制

### 安全基本方針

輸送の安全確保に関する基本理念として、安全管理にかかわる全体的な方向性を明確に示した安全基本方針を定めています。

安全基本方針を記したカードの携帯や職場内での唱和など、常に安全意識の維持向上を図っています。

### 安全基本方針

1. 安全最優先の原則の下、常に輸送の安全確保に努め、安全適切な処置をとります。
2. 輸送の安全に関する法令および関連する規程類を遵守し、厳正、忠実に職務を遂行します。
3. 安全管理体制を適正に運用するとともに、継続的な改善を図ります。

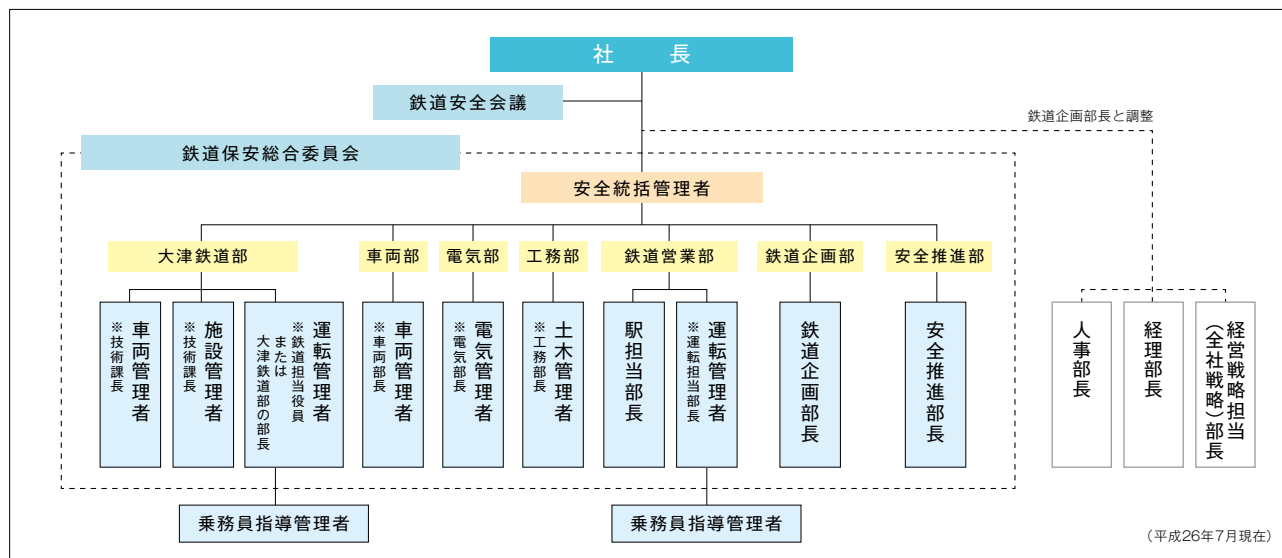
### 安全管理体制

安全管理規程に基づき、社長をトップとする安全管理体制を敷いています。日常の安全管理は、安全統括管理者が掌理します。各部門には管理者を置き、乗務員についてはさらに乗務員指導管理者を置き、乗務員の資質の維持管理にあたっています。

安全統括管理者は、各管理者などを委員とする鉄道保安総合委員会を開催し、鉄道の安全に関する事項を審議します。審議事項は、社長が出席する鉄道安全会議で再度審議され、必要に応じた措置が決められます。

即応が必要な事象に対しては、安全統括管理者に速報し、必要な処置を講じます。重大事故や大災害に対しては、対策本部や現場復旧本部を設置し対応します。

#### ▼安全管理体制図



#### ▼管理者などの役割

安全統括管理者	輸送の安全の確保に関する業務を統括する
運転管理者	安全統括管理者の指揮のもと、運転に関する事項を統括する
乗務員指導管理者	運転管理者の指揮のもと、乗務員の資質の維持に関する事項を管理する
土木管理者・電気管理者・施設管理者 (以下「施設管理者等」という)	安全統括管理者の指揮のもと、鉄道施設に関する事項を統括する
車両管理者	安全統括管理者の指揮のもと、車両に関する事項を統括する
安全推進部長	安全統括管理者の指揮のもと、事故防止に関する事項および「保安監査規程」に定める保安監査および安全管理体制の確認を担当する
鉄道企画部長	安全統括管理者の指揮のもと、輸送の安全の確保に必要な設備投資などに関する事項を統括する
鉄道営業部の部長 (駅担当)	安全統括管理者の指揮のもと、駅における運転関係業務に従事する係員の教育訓練の管理を担当するとともに、駅のホーム上または線路に近接して実施される業務 (運転関係業務または施設管理者等が管理する業務を除く) の安全管理を統括する
経営戦略担当 (全社戦略) 部長	鉄道企画部長が立案した設備投資計画について、全社的な経営状況に鑑み、中長期経営計画を調整する
経理部長	鉄道企画部長が立案した予算計画について、全社的な年度予算を調整する
人事部長	鉄道企画部長が立案した要員計画について、全社的な要員計画を調整する

## 安全管理の歴史

平成18年度に国土交通省による運輸安全マネジメント制度ができる以前から、運転保安に関する審議を行う委員会と監査に特化した独立の専門部署を設置し、安全管理に努めてきました。

委員会は昭和42年に設置され、歴代鉄道担当の筆頭役員が委員長を務め、現在では鉄道保安総合委員会として毎週開催し、平成25年度末で通算1,401回開催して運転保安に関して審議してきました。監査専門部署は昭和49年より発足し、運転保安および旅客サービスに関する内部監査(保安監査)を実施してきました。

## 鉄道安全会議

社長、安全統括管理者、鉄道担当役員、安全推進部長、鉄道企画部長で構成される鉄道安全会議を月1回開催しています。鉄道業の安全管理体制を適切に運営することを目的として、鉄道業における安全に関する事項を経営トップに報告し、審議を行うものです。安全基本方針・安全重点施策の見直しも毎年実施しています。

また、グループ会社である京福電気鉄道、叡山電鉄、比叡山鉄道との事故情報の共有化を図るため、平成21年7月から鉄道グループ安全会議を毎月開催しています。

## 鉄道保安総合委員会

安全統括管理者を委員長とし、鉄道部門の部長クラスで構成される鉄道保安総合委員会を、原則毎週開催しています。鉄道業の安全確保、事業計画および営業政策を企画、立案するとともに、事故、インシデント、ヒヤリハット情報などの分析と事故防止対策の審議を行っています。

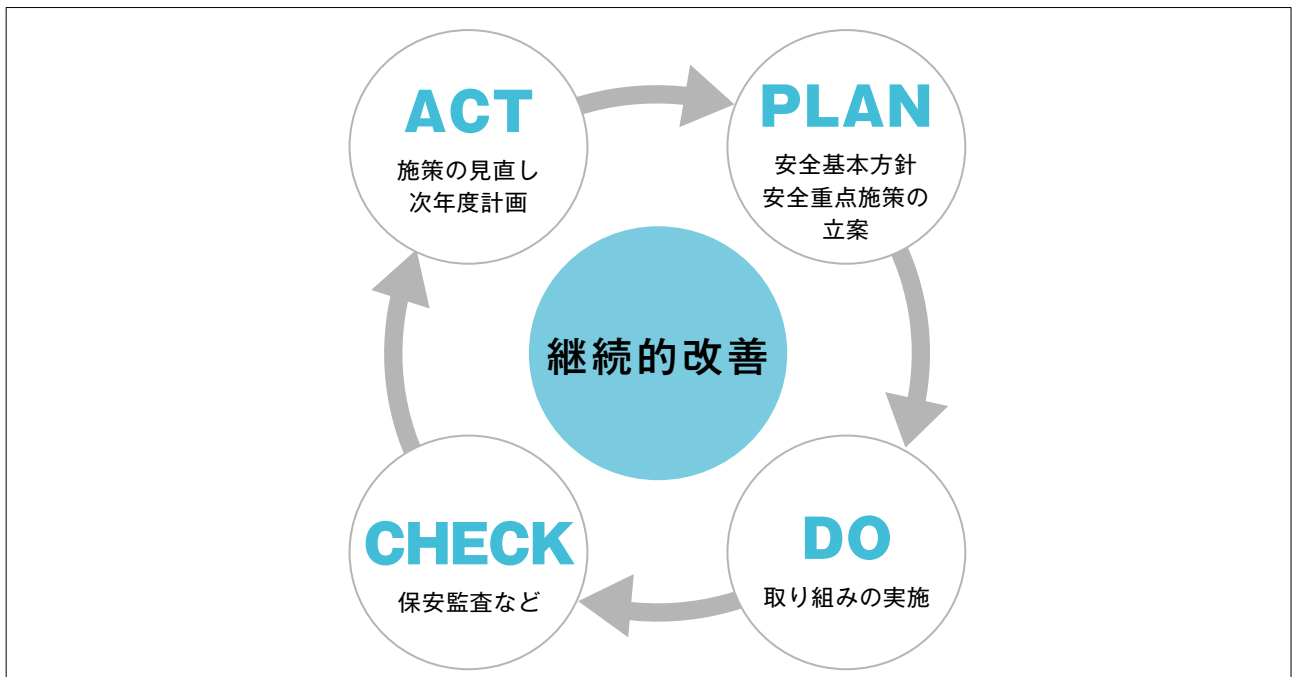
## 社長、安全統括管理者の巡視

春秋の全国交通安全運動、夏の安全運転推進運動、年末年始時の輸送安全総点検など、機会あるごとに社長・安全統括管理者の現場巡視を実施しています。主要駅・列車区・車両基地・工事現場などの視察や現場の第一線で活躍している担当者との意見交換を行い、一体となって安全性向上に努めています。



トップ巡視

### ▼安全管理のPDCAサイクル



# 平成25年度の事故・障害等に関するご報告

## 事故・災害等の発生状況

### 鉄軌道運転事故

鉄軌道運転事故は下の7種類に分類されます。

平成25年度は、踏切障害事故と鉄道人身障害事故が計9件発生し、この2種類以外の事故は発生していません。

踏切障害事故は、遮断桿が完全下降している踏切道内に自転車や人が侵入したことによるもので、鉄道人身障害事故は、線路内への侵入やホーム上での接触、ホームからの転落によるものです。

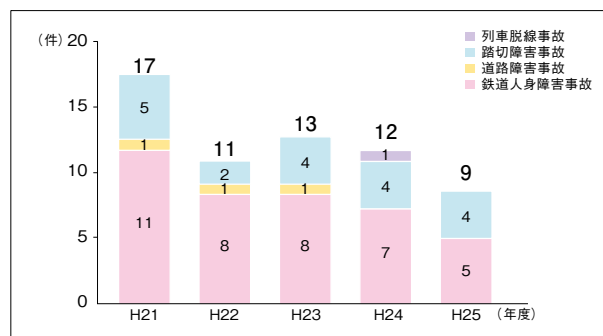
#### ▼鉄軌道運転事故の分類

種類	内容
列車衝突事故	列車が他の列車または車両と衝突し、または接触した事故をいう
列車脱線事故	列車が脱線した事故をいう
列車火災事故	列車に火災が生じた事故をいう
踏切障害事故	踏切道において、列車または車両が道路を通行する人または車両などと衝突し、または接触した事故をいう
道路障害事故	踏切道以外の道路において、列車または車両が道路を通行する人または車両などと衝突し、または接触した事故をいう
鉄道人身障害事故	列車または車両の運転により人の死傷を生じた事故（前各号の事故に伴うものを除く）をいう
鉄道物損事故	列車または車両の運転により500万円以上の物損を生じた事故（前各号の事故に伴うものを除く）をいう

#### ▼鉄軌道運転事故件数

年度	鉄軌道運転事故件数 (件)				
	H21	H22	H23	H24	H25
列車衝突事故	0	0	0	0	0
列車脱線事故	0	0	0	1	0
列車火災事故	0	0	0	0	0
踏切障害事故	5	2	4	4	4
道路障害事故	1	1	1	0	0
鉄道人身障害事故	11	8	8	7	5
鉄道物損事故	0	0	0	0	0
合計	17	11	13	12	9

#### ▼鉄軌道運転事故件数と内訳



#### ▼踏切障害事故件数の内訳

年度	踏切障害事故件数の内訳 (件)				
	H21	H22	H23	H24	H25
直前横断	5	2	2	4	3
その他	0	0	2	0	1
合計	5	2	4	4	4

#### ▼鉄道人身障害事故件数の内訳

年度	鉄道人身障害事故件数の内訳 (件)				
	H21	H22	H23	H24	H25
ホームからの転落	6	2	0	0	1
ホーム上での接触	4	2	2	1	1
線路内侵入	1	4	6	6	3
合計	11	8	8	7	5

### 輸送障害

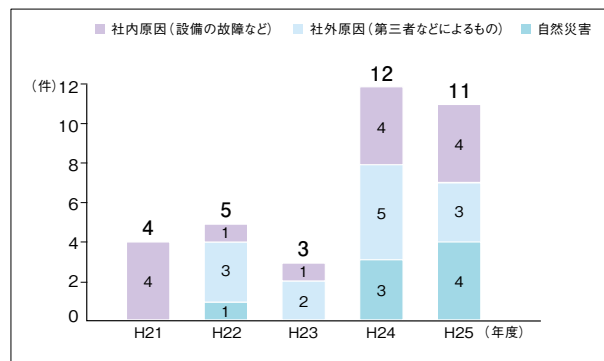
輸送障害とは、鉄道による輸送に障害を生じた事態であって、鉄軌道運転事故以外のもの(列車の運転休止または30分以上の遅延が生じたもの)をいいます。

平成25年度は、11件発生しました。

#### ▼輸送障害件数

年度	輸送障害件数 (件)				
	H21	H22	H23	H24	H25
社内原因(設備の故障など)	4	1	1	4	4
社外原因(第三者などによるもの)	0	3	2	5	3
自然災害	0	1	0	3	4
合計	4	5	3	12	11

#### ▼輸送障害件数と内訳



## インシデント・電気事故

インシデントとは、事故には至りませんでした。事故につながる可能性のあった事態をいいます。電気事故とは、感電死傷事故、電気火災事故、感電外死傷事故、供給支障事故のことをいいます。

監督官庁に届け出ることや社内で周知を図ることにより、措置を確実に講じ事故の再発防止に努めています。平成25年度は、電気事故が1件でした。

▼インシデント・電気事故件数 (件)

年度	H21	H22	H23	H24	H25
インシデント	2	0	0	0	0
電気事故	0	0	0	1	1

## 自然災害

平成25年9月16日には、台風18号の影響により気象庁より運用開始後初めて特別警報が発表され、数十年に一度とされる豪雨となり、全線にわたり、一時すべての運転を見合わせるなど、さまざまな被害に見舞われました。

なかでも大津線においては、京都や滋賀の各地で発生した冠水や土砂災害の影響により、14日間にわたる運行休止を余儀なくされました。

大雨に対する対策については、止水板や監視カメラの設置、運転速度規制や警戒配置の見直しなどを行いました。今後もさらなる安全対策を施し、減災および災害発生時の事故防止に努めていきます。



### 大谷駅～上栄町駅間 土砂流入

この区間では、軌道横を流れる吾妻川が土砂でせき止められた事により、大量の土砂が流れ込み、軌道内200mにわたって、約4000m<sup>3</sup>もの土砂が堆積したため、復旧作業が難航しました。

災害発生時

災害復旧後



### 御陵駅～京阪山科駅間 線路冠水

付近を流れる安祥寺川からの氾濫水が軌道内へ流入したもので、御陵駅およびトンネル内が冠水するとともに、一般軌道部では200mにわたり道床が流出しました。

災害発生時

災害復旧後



### 追分駅～大谷駅間 土砂流入

南側の山から土砂が国道を超えて軌道内へ流入し、軌道内約100mにわたって1000m<sup>3</sup>を超える土砂が堆積しました。

災害発生時

災害復旧後



## 平成25年度 安全重点施策の取り組み

<b>1.安全管理体制の強化</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・社長、安全統括管理者の巡視による積極的な社員との意見交換実施</li> <li>・安全マネジメント教育の実施                      ・内部監査および現場パトロールの実施</li> <li>・事故や災害を想定した訓練の実施    ・「ヒヤリ・事故の芽」活動による事故の芽の早期除去</li> <li>・事故分析能力の向上とリスク情報の分析・活用による事故の未然防止</li> <li>・事故・エラーの発生および風化防止への取り組み</li> </ul>
<b>2.走行中の列車の安全性向上</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新型ATSシステムの構築                      ・列車無線電話の更新および難聴対策</li> <li>・軌道・分岐器(ポイント)の改良              ・電車線の自動張力調整装置の設置</li> </ul>
<b>3.駅の安全性向上</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホーム異常通報装置の新設                  ・ホーム改良工事の実施                  ・ホーム足下灯のLED化</li> </ul>
<b>4.車両の安全性向上</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・衝突時の安全性などを向上した13000系車両の新造と6000系車両のリニューアル</li> </ul>
<b>5.踏切の安全性向上</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・全方向型踏切閃光灯、踏切支障報知装置などの設備設置</li> <li>・淀駅付近立体交差化工事による踏切数の削減    ・踏切監視カメラの増設</li> </ul>
<b>6.火災・自然災害対策の推進</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・高架橋、駅、電気施設等の耐震補強    ・耐震化した変電所の新設    ・駅の防火防煙シャッター設置</li> </ul>

## 平成26年度の安全重点施策の 取り組みテーマについて

平成26年度は、次の3つを安全重点施策の取り組みテーマとします。

今回、「職責の自覚、実行」、「事故・エラーの再発防止」、「コミュニケーション」について重点的に取り組むことで、より「質の高い安全」の実現を目指します。

<b>1.鉄道従事員として、職責を自覚しかつ実行する</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道従事員として今一度原点に立ち返り、改めて自らの職責を確認し、行うべきこと、決められたことが本当になされているか、基本業務の総点検も併せて実施することで、質の高い安全を目指します。</li> </ul>
<b>2.事故・エラー等の再発防止策を再確認する</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・過去の重大事故等の再発防止策の再確認および事故・災害パネルの展示、事故・エラーカレンダー制作等の新たな活動を通じて、知見の風化を防止するとともに、事故の再発防止に努めます。</li> </ul>
<b>3.対話し声を聞くことで、相互の意思疎通を図る</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>・エラーを減らすには、社員間のコミュニケーションが重要であり、お互いに何を思い、何を考えているか、相互の意思疎通を図ることで風通しの良い職場風土を作り上げます。</li> </ul>